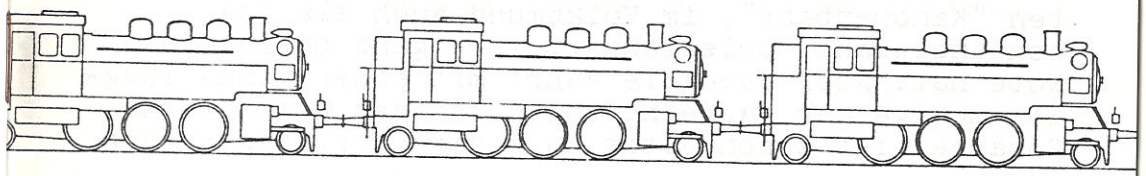
DEUTSCHE GESELLSCHAFT FÜR EISENBAHNGESCHICHTE E.V.

SITZ KARLSRUHE



Studienfahrt

"Donautal und Schwarzwald"

Samstag, den 13. September 1969

Ulm Hbf - Sigmaringen - Tuttlingen - Hattingen - Singen - Oberlauchringen - Weizen - Zollhaus-Blumberg - Immendingen - Tuttlingen - Ulm Hbf

Grußwort der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V. Sitz Karlsruhe

Werte Mitglieder, werte Gäste,

wir begrüßen Sie sehr herzlich bei der heutigen Studienfahrt, die durch das Befahren der sogenannten "Kanonenbahn", im Volksmund auch als "Sauschwänzlebahn" bezeichnet, ihre ganz besondere Note hat. Aber auch die Fahrt mit einer Schnellzuglokomotive der Baureihe 003 durch das romantische Donautal ist schon jetzt zu einer Rarität geworden.

Für das Zustandekommen der Studienfahrt haben wir insbesondere den Bundesbahndirektionen Stuttgart und Karlsruhe zu danken, die neben der Vorbereitung der Fahrt entgegenkommender Weise auch Unterlagen für die Ausarbeitung dieser Schrift zur Verfügung stellten.

Allein aus strategischen Gründen hat sich die Strekke von Weizen bis Zollhaus-Blumberg bis jetzt halten, zumal die Viadukte und Tunnels einen hohen Unterhaltungsaufwand erfordern. Nach dem Befahren durch die Sonderzüge am 13. und 14.9.1969 wird diese einzigartige Strecke aus dem Netz der Deutschen Bundesbahn wieder in den Dornröschenschlaf versinken.

Die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte wünscht Ihnen eine gute Reise und hofft, daß Sie viele neue Eindrücke von der Fahrt durchs Donautal und über die "Kanonenbahn" mit nach Hause nehmen können.

Für den Vorstand:

(Th. Horn)

Hinweise:

Im Interesse von Sicherheit und Ordnung müssen wir darauf hinweisen, daß Sie bitte während der Fahrt die nötige Vorsicht walten lassen. Den Anweisungen des Bahnpersonals oder/und der Reiseleitung ist Folge zu leisten. Bitte, beachten Sie auch die Lautsprecherdurchsagen.

An die Fotografen und Filmer richten wir die Bitte um gegenseitige Rücksichtnahme im eigenem Interesse. Bitte, denken Sie daran, daß außer Ihnen auch noch andere Teilnehmer an Aufnahmen interessiert sind. Vermeiden Sie unschöne Szenen bei den Fotohalten, das Gelände ist weitläufig genug, so daß jeder einen guten Standort finden wird.

Von der jeweils hinter der Lokomotive gelegenen Plattform aus möchten die Tonbandfreunde die Arbeitsgeräusche der Lokomotiven aufnehmen. Bitte, vermeiden Sie dort nach Möglichkeit Unterhaltungen.

Die Mitfahrt auf den Führerständen der Dampflokomotiven ist aus betrieblichen Gründen nicht gestattet.

Für Unfälle, gleich welcher Art, übernimmt die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V. keine Haftung.

Wir machen darauf aufmerksam, daß die Bahnpolizei bei Verstößen gegen die Bau- und Betriebsordnung sofortige Bußgeldbescheide verfügen kann.

Durchs Donautal zum Schwarzwald.

Zum ersten Mal ist Ulm, die Stadt an Donau, Iller und Blau der Ausgangspunkt einer Studienfahrt unserer Gesellschaft. Wer den Namen "Ulm" hört, denkt in erster Linie an das Ulmer Münster, mit seinem 161 m hohen Turm als höchsten Kirchturm der Welt. Nach dem Kölner Dom ist das Ulmer Münster die größte Kirche Deutschlands. Die Länge des Mittelschiffs beträgt 125 m, die Breite 48,8 m, die Gewölbehöhe 42 m. Die Grundsteinlegung zu dem gewaltigen Bau erfolgte im Jahre 1377. Auf den Turm führt eine Treppe von 768 Stufen.
Schon im Mittelalter hatte Ulm große Bedeutung, bekannt war die Donauschiffahrt mit "Ulmer Schachteln", die bis nach Ungarn fuhren. Trotz erheblicher Kriegsschäden findet man noch heute romantische Gebäude, Fischerhäuser und Innenhöfe. Einzig in Deutschland ist das Brotmuseum. An der Adlerbastei machte im Jahre 1811 der "Schneider von Ulm" seine ersten Flugversuche.

Die Donau, 2840 km lang, fließt als einziges Gewässer des Schwarzwaldes nicht in den Rhein und als einziger deutscher Fluß gegen Osten. 678 m hoch, im Schloßpark zu Donaueschingen, findet man die Donauquelle, deren Wasser zum Teil schon nach wenigen Kilometern im Kalkgestein versickert und als Aach bei Engen wieder zu Tage tritt. Alte Bürgerstädte, Klöster, Fürstensitze und Burgen liegen rechts und links des Flusses, dessen Oberlauf mehr ein Bach ist. Von vielen Seiten zeigt sich das Donautal bei unserer Fahrt: als breites Tal mit fruchtbaren Äckern, als waldreiches Gebiet mit Wanderwegen und als enges, tief eingeschnittenes Tal mit steil aufragenden weißen Jurafelsen, die sich bei entsprechender Beleuchtung scharf aus dem Grün der Wälder abheben. Der Donaudurchbruch bei Beuron zählt zu den eindruckvollsten und schönsten Flußlandschaften Deutschlands.

Bekannte Orte passiert der Sonderzug:
Blaubeuren am Südhang der Schwäbischen Alb mit dem "Blautopf", der Quelle der Blau: 116 m Umfang, 21 - 22 m tief, Wasserinhalt rund 6000 m^3.
Obermarchtal mit dem über der Donau liegenden ehemaligen Prämonstratenser-Kloster, jetzt im Besitz der Fürsten Thurn und Taxis.
Riedlingen, das romantische Städtchen mit einem früheren Kapuziner-Kloster.
Sigmaringen, die Residenzstadt des Fürsten von Hohenzollern. Auf einem Felsen, der unmittelbar aus der Donau aufragt, steht das Schloß, begründet auf einer ehemaligen Burganlage. Die wertvollen Sammlungen in den Schauräumen sind weithin bekannt.
Beuron, der Wallfahrtsort im Juradurchbruch der Donau. Das ehemalige Kloster wurde 1077 als Chorherrenstift gegründet und ist seit 1863 Erzabtei der Benediktiner, die sich hier vorwiegend der Wissenschaft, der Kunst und dem Kirchengesang widmen. Alte, gedeckte Holzbrücke über die Donau.
Tuttlingen, aufstrebende Stadt im oberen Donautal. Seit 1372 ist Tuttligen württembergisch und wurde nach einem Brand im Jahre 1803 vollständig neu aufgebaut.

Von Tuttlingen fährt der Zug hinüber in den Hegau und nach Singen am Hohentwiel. Charakteristisch für

diesen Streckenabschnitt ist die Doppelreihe der Hegau - Vulkane, die vom Zug aus gut gesehen werden können. Direkt unterhalb des Hohentwiel liegt Singen, das seit dem Ende des 19. Jahrhunderts immer mehr zu einer Industriestadt wurde. Die Burgruine auf dem Hohentwiel ist die größte derartige Anlage in Deutschland und Schauplatz des Romans "Ekkehard" von Viktor von Scheffel.

Ganz anders zeigt sich die Landschaft im Gebiet des Randen und am Hochrhein. Das Gelände ist wellig, zum Teil tief durchfurcht und zerrissen. Da es sich um verhältnismäßig junge Formationen handelt, ist das Gebirge noch nicht zur Ruhe gekommen, außerdem trägt die geologische Beschaffenheit zu unliebsamen Überraschungen bei.
Wenn man von dem Raum um Schaffhausen absieht, sind größere Siedlungen selten. Landwirtschaft, etwas Industrie und aufkommender Fremdenverkehr sind die Existenzgrundlagen der Menschen zwischen dem Hochrhein und des Randen. Eine Wanderung im Gebiet der "Kanonenbahn" zeigt, daß für einen Bahnverkehr von Waldshut nach Immendingen tatsächlich kaum ein Bedürfnis besteht, selbst die wenigen Bahnbusse sind zum Teil sehr schwach besetzt.
Als Mittelpunkt des unteren Wutachtales ist Stühlingen anzusehen, die alte Grenzstadt unterhalb des Schlosses Hohenlupfen. Seit 1262 hat Stühlingen die Stadtrechte und war früher Hauptort der Landgrafschaft Stühlingen.Der terassenförmig aufsteigende Ort hat viele malerische Winkel und mittelalterliche Bauwerke.

Etwas außerhalb unserer Fahrtroute liegt die eigentliche Wutachschlucht - ein geologisch junges Tal mit Urwaldcharakter, Bergrutschen und Felsstürzen. Von Kappel über Bad Boll bis Achdorf findet man im Wutachtal keine Straße und keine Ortschaft, lediglich der vom Schwarzwaldverein markierte Querweg Freiburg-Bodensee erschließt das Naturschutzgebiet dem Wanderer. In der Wutachschlucht findet der Botaniker rd. 1200 Pflanzenarten, der Zoologe rund 570 Schmetterlingsarten und 100 Vogelarten.

Anläßlich der Fahrt können Sie einen Einblick in die

vielseitigen Landschaften des Donautales und des Schwarzwaldes nehmen. Überall laden nette Orte zum Verweilen ein, und erst ein längerer Aufenthalt wird Ihnen die Schönheiten deutscher Lande offenbaren. Und gerade der lärmgeplagte Großstädter findet ländliche Ruhe im Gebiet des Randen, noch dazu bei mäßigen Preisen.

Die Studienfahrt.

Als Eisenbahnknotenpunkt im Donautal hat Ulm seit 1850 immer größere Bedeutung erlangt. Ulm Hbf wird z.Zt. täglich im Durchschnitt von 280 fahrplanmäßigen Reisezügen und 190 Güterzügen passiert, dazu kommen bis zu 30 Reisesonderzüge und etwa 10 Sondergüterzüge. Für die Zugförderung sind beim Bahnbetriebswerk Ulm die Baureihen 003, 050, 211, 212, 215, 216, 251, 260, 290, 320 und 330 beheimatet, elektrische Lokomotiven sind hier nicht stationiert, jedoch fahren Triebfahrzeugführer des Bw Ulm auf den Baureihen 110, 141, 150 und 194.

Bei der Ausfahrt aus Ulm Hbf zunächst rechts eine Halle für E-Lok, dann links das Bahnbetriebswerk und der Güterbahnhof. Bis Herrlingen ist die Strecke zweigleisig, dann über Tuttlingen bis Hattingen nur eingleisig. Bis Blaufelden folgt die Trasse dem Lauf der Blau, Felder und Wälder, aus denen die weißen Jurafelsen leuchten, begleiten die Fahrt. Durch Steinbrüche werden ganze Bergkuppen abgetragen, so z.B. zwischen Herrlingen und Gerhausen. Beim Kalksteinwerk Ebernstein verbindet eine elektrische Schmalspurbahn die beiden Werksteile rechts und links der Strecke. Bei der Einfahrt in den Bahnhof Blaufelden nach rechts schöner Blick von der Brücke ins Tal.

Die Weiterfahrt ist durch große Zementwerke gekennzeichnet, so in Blaufelden, Schelklingen und Allmendingen. In Schelklingen zweigt rechts die Strecke nach Münsingen und Reutlingen ab, deren interessanter Zahnstangenteil plötzlich Ende Juli 1969 stillgelegt wurde.
Ab Allmendingen wird das Tal breiter und bei Ehingen ist die Donau erreicht. Das Gelände ist hier sehr

WOLFGANG SCHACHT

Jahrbuch des Eisenbahnfreundes 1968/69

etwa 130 Seiten mit 60 Abbildungen, Format DIN A 5, Kunstdruckpapier, cellophanierter Umschlag, kart. 9,80 DM

Auslieferung im Dezember 1969

mit bebilderten Berichten über die

Englandfahrt des BDEF
Fernschnellzugfahrt mit 001 159
Dampffahrt durch das Harzvorland
Fahrt in den Vogelsberg
Besuch bei der Barytbahn Bad Lauterberg
Rundfahrt durch das Sauerland
Westerwald-Rundfahrt
Fahrt der 018 323 von Hannover zur WLE
Dampffahrt ins Weinland
Verbandstagung in Münster und Osnabrück
Dampf im Voralpenland mit DB und Tegernseebahn
BDEF-Auslandsfahrt in die CSSR
Dampffahrt auf der Mindener und Wittlager Kreisbahn
MOROP-Kongreß in Stuttgart
u. v. a. m.

Neues von der Deutschen Bundesbahn
Kleinbahn-Chronik
Vorschau auf Fahrten 1970

VERLAG WOLFGANG ZIMMER - EPPSTEIN IM TAUNUS

weiträumig und wird landwirtschaftlich genutzt. Hinter Ehingen eine große Zellulose-Fabrik mit einer Werks-Diesellok.
Die Trasse führt nun zum größten Teil parallel an der Donau entlang durch das Rottenacher Ried.
Bald grüßen von Weitem die Doppeltürme des ehemaligen Klosters in Obermarchtal. Hinter dem Bahnhof Rechtenstein befährt der Zug die erste der insgesamt 17 Donaubrücken bis Immendingen. Die Rechtensteiner Fachwerkbrücke ist 115 m lang, wurde 1870 gebaut und 1933 umgebaut. Es folgen die Donaubrücken vor und hinter dem Bahnhof Zwiefaltendorf: 1. 49 m lang, 1870 erbaut und 1932 umgebaut; 2. 120 m lang, 1870 erbaut.

Kurz vor Riedlingen überquerte früher die 750 mm Schmalspurbahn Schussenried - Riedlingen auf einer Brücke die Strecke Ulm - Sigmaringen, die Trasse ist teilweise rechts noch sichtbar. Es folgt Herbertingen mit der Abzweigung der Strecke nach Saulgau und Aulendorf, der weiträumige Bahnhof liegt außerhalb des Ortes.

Unmittelbar hinter dem Bahnhof Scheer wird der 94,6m lange Schloßbergtunnel durchfahren (erbaut 1871 - 1872, Radius 458 m, Überlagerung max. 27,7 m.) und dann die Donau auf einer 117 m langen Vollwandträgerbrücke passiert, die ebenfalls in einem Radius von 458 m liegt.

Der nun folgende Bahnhof Sigmaringendorf ist Übergabebahnhof für die Züge an die Hohenzollerische Landesbahn, bald danach trifft von links kommend die Strecke Stockach - Meßkirch - Sigmaringen auf die Strecke Ulm - Sigmaringen. Zum 5. Mal wird die Donau überquert, jetzt auf einer 62 m langen Fachwerkbrükke, dann ist der Bahnhof Sigmaringen erreicht. Unmittelbar hinter dem Bahnhof steht links das Hohenzollernschloß über der Donau.

Mit der kurvenreichen Strecke von Sigmaringen bis Beuron befährt der Zug den landschaftlich schönsten Teil des oberen Donautales. Im Bahnhof Inzigkofen, dem ersten Fotohalt, zweigt die Strecke über Hechingen nach Tübingen ab. Das Tal wird immer enger, die weißen Felsen leuchten in den grünen Hängen - besonders interessante Steinformen sind links hinter dem

IHRE MITGLIEDSCHAFT

in der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte kostet zwar im Jahr DM 36,– (für Firmen und Vereine das Fünffache), aber sie ist

IHR VORTEIL

weil Sie dadurch verbilligt unsere Veröffentlichungen erwerben und zu einem Vorzugspreis an bestimmten Studienfahrten teilnehmen können; es ist auch

IHR VERDIENST

durch Ihren Beitrag bei der Erhaltung eisenbahngeschichtlich wertvoller Fahrzeuge mitgewirkt und unsere Tätigkeit nachhaltig unterstützt zu haben.

Bitte, schreiben Sie uns:

DEUTSCHE GESELLSCHAFT FÜR EISENBAHNGESCHICHTE e.V.
SITZ KARLSRUHE, 75 KARLSRUHE 1, POSTFACH 2063

(Für Sie als Steuerzahler wichtig: das Finanzamt hat uns als gemeinnützig und förderungswürdig anerkannt)

Auch 1969 historische Dampfzüge auf der Achertalbahn

Auf der Nebenbahn Achern - Ottenhöfen verkehren die historischen Dampfzüge 1969 an folgenden Tagen:
11.5.; 25.5.; 8.6.; 6.7.; 20.7.; 3.8.; 17.8.; 31.8. und 14.9.1969

Zum Einsatz kommt die Cn2t - Lokomotive Nr. 14 der Südwestdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft (Hohenzollern 1900) mit vier Bi-Wagen aus der Zeit der Jahrhundertwende.
Den genauen Fahrplan der drei Zugpaare finden Sie im Amtlichen Kursbuch, Sommer 1969.
Sonderrückfahrkarten mit hoher Fahrpreisermäßigung werden von den Bahnhöfen Mannheim Hbf, Heidelberg Hbf, Singen/Hohentwiel, Basel Bad. Bf und Freiburg Hbf direkt nach Ottenhöfen ausgegeben.

Beilagenhinweise:
Unsere Leser machen wir auf den dieser Schrift beigefügten Prospekt des Verlages Delius, Klasing - Bielefeld und Berlin - für die Bücher "Lokomotivengestern und heute " und "Schiffe - gestern und heute"aufmerksam.

Ferner bitten wir um Beachtung des beiliegenden Prospektes über Veröffentlichungen des Verlages Dipl.-Ing. Rudolf Bohmann, Wien und Heidelberg.

Katastrophen auf Schienen

Ascanio Schneider und Armin Masé

Mit 16 Photos und vielen Lageskizzen
Linson DM 29.50

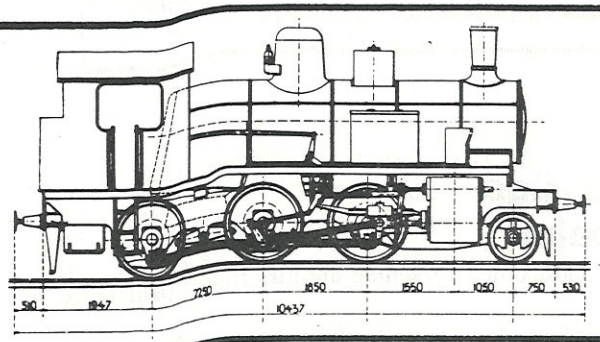
Immer noch ist die Eisenbahn in Europa das öffentliche Verkehrsmittel «par excellence», groß ist ihr Ruf der Betriebssicherheit, groß aber auch das Gefühl der Verwirrung, wenn sie doch einmal von einem der seltenen schweren Unfälle betroffen wird.
Nur spärlich ist die dem Publikum zugängliche Literatur über Eisenbahnunfälle. Hier eine offene Darstellung zu versuchen, ein objektives Bild von Fehlern und Fortschritt zeichnend, war das eigentliche Anliegen der Verfasser. Das Werk ordnet eine Vielzahl von Unfällen nach ihren Ursachen. Neben den Katastrophen werden dabei auch einige glimpflich verlaufene Zwischenfälle einbezogen, welche die technischen Zusammenhänge erhellen können. Doch bildet jeder einzelne Unfall Gegenstand einer in sich geschlossenen Schilderung.

Eisenbahnferien in Bayern

J. H. Price

Aus dem Englischen übersetzt von Kurt Seidel
Mit 7 Karten und 41 Bildern. Linson DM 21.80

Das einstige Königreich Bayern bietet ein vollständiges Bild des heutigen deutschen Eisenbahnbetriebs. Man trifft auf dampf-, diesel-, elektrisch und batteriebetriebene Traktionsmittel; Strecken mit Höchstgeschwindigkeiten wechseln mit beachtlichen Steigungen, Nebenbahnen und Vorortstrecken, faszinierenden Bergbahnen und Privatbahnen, und an Überraschungen mangelt es nicht: Sonderfahrten des Gläsernen Zuges, die Ausstellungsbahn im Stil von 1835, eine Zahnradbahn mit Dieseltriebwagen, ein Modelleisenbahn-Museum und manches andere. Auch touristisch bietet diese Reise Höhepunkte: Ausflüge zu Königsschlössern und mittelalterlichen Städten, Dampferfahrten auf Bergseen, Fahrten in Luftseilbahnen und Bergtouren. Alles in allem ein vergnügliches Reisehandbuch und aufschlußreiches Nachschlagewerk über die Deutsche Bundesbahn.



Die Welt der Eisenbahn in Büchern

Orell Füssli Verlag

Geschichte der italienischen Dampflokomotiven

Wolfgang Messerschmidt

Mit 69 Bildern und 15 techn. Zeichnungen
Linson DM 24.80

Italien ist ein Land mit großer Eisenbahntradition und leistete einen bemerkenswerten Beitrag zur Entwicklung der Dampflok. Erstmals liegt nun hier eine zusammenfassende und großzügige Darstellung der italienischen Dampflok-Geschichte vor. Der Autor, Ingenieur und Kenner der italienischen Eisenbahnen, schildert die Entwicklung von den ersten Importlokomotiven bis zum letzten großen Projekt der Reihe 695. Die zahlreichen Umbauten wurden ebensowenig vergessen wie die konstruktiven Neuerungen, die Zahnradlokomotiven, die Erfindungen Caprottis und vieles andere. Der Text des mit seltenen Photos reich illustrierten Buches ist zwar knapp gefaßt, behandelt aber auch theoretische Vorgänge, wo es notwendig erschien. Zahlreiche exakte Zahlentafeln lassen die Zusammenhänge erkennen.

Eisenbahnferien in Italien

P. M. Kalla-Bishop

Aus dem Englischen von Ascanio Schneider
Mit 39 Photos und 4 Karten Linson DM 21.80

Nur wenige wissen, daß Italien eines der modernsten und interessantesten Eisenbahnsysteme Europas besitzt. Dieses Buch beschreibt die italienischen Eisenbahnen aus der Sicht des ausländischen, eisenbahnbegeisterten Ferienreisenden. Von Mailand geht die Fahrt über Savona nach Genua. Nach einer Fahrt über Rom bis Neapel queren wir im Süden die Halbinsel, um über Foggia und Ancona den Knotenpunkt Bologna zu erreichen, dessen modernes Gleisbildstellwerk ein technisches Meisterstück darstellt. In den Text eingeflochten und durch wertvolle Tabellen am Schluß des Bandes ergänzt sind Angaben über den italienischen Fahrplan, die Signaltechnik, Personen- und Güterwagen, elektrische Triebfahrzeuge, Dieseltriebwagen und Dampflokomotiven. Eine statistische Übersicht über die italienischen Privatbahnsysteme und selten gesehene Bilder runden das Buch vortrefflich ab.

Bahnhof Thiergarten sowie bei Beuron und Hausen im Tal zu sehen. Hinter dem Bahnhof Inzigkofen muß nach einer 75 m langen Donaubrücke die Bahn ihren Weg durch den 74,3 m langen Dietfurther Tunnel nehmen (erbaut 1889-1890, Radius 300 m). Dieser, wie auch die nachfolgenden beiden Tunnel haben zweigleisigen Lichtraum, werden jedoch nur eingleisig betrieben, sie führen durch massiven Kalkstein. Zwischen den Bahnhöfen Gutenstein und Thiergarten wird die Donau viermal überquert, von den Fachwerkbrücken ist die 2. hinter dem Bahnhof Gutenstein mit 154 m die längste auf der gesamten Strecke. Der 275 m lange Thiergartener Tunnel wurde 1889-1890 erbaut und hat einen Radius von 300 m.

Der aufmerksame Beobachter wird jetzt an den Hängen zahlreiche Burgruinen erkennen, so z.B. die Ruine Burgfelden rechts vor Thiergarten, Falkenstein rechts und Langenfels links hinter Thiergarten. Hausen im Tal ist der Mittelpunkt in diesem Abschnitt, rechts über dem Ort die Ruine des Schlosses Hausen, dann links auf einem Felsvorsprung das Schloß Werenwang.

Von weitem grüßt nun links die Burg Wildenstein in herrlicher Lage über der Donau, seit einigen Jahren Jugendherberge. Die Bahn durchfährt dem 180,8 m langen Knöpfle-Tunnel (erbaut 1889 -1890, Radius 300 m, Neigung 7 ‰) und überquert vor dem Bahnhof Beuron auf einer 109 m langen Fachwerkbrücke zum 12. Mal die Donau.

Mit dem 684,4 m langen Schanz-Tunnel(erbaut 1889 - 1890, Radius 300 und 3000 m, Neigung zwischen 5,4 ‰ und 7,5 ‰) schneidet die Bahntrasse eine mehrere Kilometer lange Donauschleife ab. Unmittelbar hinter dem westlichen Tunnelportal zeigt die Landschaft einen anderen Charakter, das Tal ist wieder breit und das Gelände hügelig. In Mühlheim links der romanische Bau der Kirche St. Gallus.

In Kürze ist Tuttlingen erreicht, vor dem Bahnhof die 1930 gebaute Vollwandträgerbrücke über die Donau im Radius von 430 m. Im Bahnhof Tuttlingen verläßt der Sonderzug die Strecke durchs Donautal und fährt auf der erst 1934 eröffneten eingleisigen Trasse nach Hattingen, rechts unten der Ort Möhringen a.d. Donau.

Im Bahnhof Hattingen erreicht der Sonderzug die zweigleisige Schwarzwaldbahn und rollt dann hinunter nach Singen am Hohentwiel. Kennzeichnend für den Streckenabschnitt bis Engen sind hohe Dämme und tiefe Einschnitte, die Trasse verläuft teilweise in erheblicher Höhe über der Talsohle. Der 900 m lange Hattinger Tunnel wurde 1864-1866 erbaut. Hinter dem Bahnhof Engen rechts die Bergkegel des Hohenhewen, des Hohenkrähen und - im Hintergrund - des Hohenstoffeln. Die Strecke führt dann direkt unterhalb des Hohentwiel vorbei und mündet mit einer engen Kurve in den Bahnhof Singen ein.

Nach dem Lokwechsel geht es in westlicher Richtung weiter, hinter Bietingen erreicht die Strecke das Gebiet der Schweiz, landschaftlich besonders schön ist der Abschnitt von Thayngen bis Herblingen. Im Zusammenhang mit dem Umbau des Schaffhauser Güterbahnhofs mußte die Trasse Singen - Schaffhausen verlegt werden, hierbei wurde 1966/1967 der 530 m lange Herblinger Tunnel gebaut. Die alte Trasse verlief weiter links.

In Schaffhausen erreicht der Sonderzug mit rd. 410 m über NN den tiefsten Punkt der gesamten Fahrt. Direkt hinter dem Bahnhof Schaffhausen beginnt die Strecke zu steigen, schwere Züge werden die 7 km bis Beringen nachgeschoben. In einer weiten Kurve zieht sich die Trasse nach Neuhausen hoch, hierbei links schöner Blick auf die Stadt, den Rhein und die Bahnlinie Schaffhausen - Eglisau - Zürich.
Vor dem Bahnhof Neuhausen wird der 285,8 m lange Charlottenfels-Tunnel durchfahren, erbaut 1861 - 1863, Radius 430 m, Neigung 1:63. Unmittelbar vor dem Empfangsgebäude Neuhausen Bad.Bf. hat man links einen Moment den Blick durch die Bäume auf den Rheinfall. Ab Beringen wird die Strecke wieder eingleisig und erreicht im Haltepunkt Trasadingen wieder deutsches Staatsgebiet. (siehe auch Abschnitt: Die Strekken)

In Kürze wird nun Oberlauchringen erreicht, vor dem Bahnhof Blick von der Brücke über die Wutach nach rechts ins Wutachtal. In Oberlauchringen wartet schon die bestellte und vorausgefahrene 038 um unseren Zug zu übernehmen und an den Zug der EUROVAPOR zu ran-

gieren. In der Zwischenzeit hat die 050 des Zuges aus Basel ihren Platz als Schiebelok eingenommen und mit vereinten Kräften erfolgt um 12.50 Uhr die Weiterfahrt nach Weizen. Zunächst verläuft die Strecke im Tal, von Untereggingen bis Weizen ist die Grenze zur Schweiz teilweise nur wenige 100 m entfernt. In Stühlingen grüßt von links das Schloß Hohenlupfen, kurz darauf wird Weizen durchfahren und der interessanteste Teil der Fahrt beginnt.

Fotohalte siehe Fahrplanblatt sowie Skizze auf dessen Rückseite.

Nach Weizen folgt die Strecke in westlicher Richtung dem Lauf der Wutach - rechts der Ort Grimmelshofen -, durchfährt den 1205 m langen Wendetunnel im Weiler, überquert die Wutach auf einer 112,5 m langen Fischbauchbrücke und steigt dann entlang der anderen Talseite empor. Grimmelshofen liegt jetzt rechts unten. Nach dem 225 m langen Tunnel bei Grimmelshofen folgt der Bahnhof Grimmelshofen, dann der kleine Stockhaldetunnel mit 87 m Länge. Kurz darauf fährt der Zug im Großen Stockhaldetunnel (1700 m lang) einen Kreis von 700 m Durchmesser und kommt einige Meter höher wieder ans Tageslicht - rechts unten dann die zuvor befahrene Trasse, in der Tiefe des Tales die Bundesstraße 314. Vor dem Bahnhof Fützen wird mit dem 158 m langen Fützener Viadukt das Tal überquert, die Bahn umrundet nun den Ort Fützen und beschreibt eine langgezogene S-Kurve, in der dann auch der Tunnel am Achdorfer Weg, 540 m lang, liegt. Hinter dem Bahnhof Epfenhofen wird in südlicher Richtung der 272 m lange Epfenhofener Viadukt befahren, der direkt über dem Ort liegt, anschließend führt eine weit ausholende Linkskurve wieder in die unmittelbare Nähe des Bahnhofs Epfenhofen, nur mit dem Unterschied, daß die Trasse nun einige Meter höher verläuft. Nach dem 265 m langen Biesenbach-Viadukt erreicht die Strecke den 805 m langen Buchbergtunnel und dann den Bahnhof Zollhaus-Blumberg als höchsten Punkt.
(ausführliche Beschreibung der "Kanonenbahn" im nächsten Kapitel)

Die Trasse folgt nun dem Aitrachtal und erreicht

in Hintschingen wieder die Schwarzwaldbahn. In Immendingen wird der Zug geteilt, bei der Einfahrt in den Bahnhof rechts die Anlagen des ehemaligen Bahnbetriebswerkes. Neben einer Anzahl abgestellter B3yg-Wagen, den Tendern der 42 598 und der 42 1857 steht hier seit Jahren die 92 319 in stark verrottetem Zustand. Bemerkenswert ist der Wasserturm neben dem Empfangsgebäude.

Die P 8 bringt nun unseren Zugteil zurück nach Tuttlingen, wo er wieder von der 003 übernommen wird. In der hereinbrechenden Dunkelheit erfolgt die Rückfahrt nach Ulm, und mit der Ankunft um 20.01 Uhr wird eine einmalige, nicht wiederholbare Studienfahrt ihr Ende finden, deren Höhepunkt die Reise über die "Sauschwänzlebahn" war.

Die Strecken

1. Ulm - Sigmaringen - Tuttlingen - Immendingen.

Die Strecke Ulm - Immendingen entstand entsprechend den Erfordernissen in mehreren Abschnitten und machte zahlreiche Verträge notwendig. Der Abschnitt Scheer - Ulm wurde gemäß dem Gesetz vom 13.8.1865 durch die Württembergische Staatsbahn gebaut und wie folgt eröffnet:
Ulm Hbf - Blaubeuren am 2.8.1868; Blaubeuren - Ehingen am 13.6.1869 (also vor 100 Jahren); Ehingen - Riedlingen am 15.6.1870; Riedlingen - Mengen am 10.10.1869 und Mengen - Scheer am 13.11.1870.
Für den Bau des Abschnitts Scheer - Sigmaringen wurde am 3.3.1865 ein Vertrag zwischen Württemberg und Preussen geschlossen, die Eröffnung erfolgte am 26.7.1873.
Ab 1873 war Sigmaringen über Stockach und Radolfzell mit Singen und Tuttlingen (über Immendingen) verbunden. Durch Vertrag zwischen Baden und Preussen vom 3.3.1865 wurde die Strecke Sigmaringen - Krauchenwies durch die Badische Staatsbahn gebaut und am 6.9.1873 eröffnet; das Gesetz vom 18.2.1865 regelte den Bau der Strecke Mengen - Krauchenwies - Meßkirch, die dann am 6.9.1873 ebenfalls eröffnet wurde. Für den Abschnitt Meßkirch - Radolfzell war das Gesetz vom24.7.1862 maßgebend, die Badische Staats-

Sind Sie ein Lokmuffel?

Gewiß nicht! — Wir auch nicht! — Sehen Sie — darum werden wir uns sicher blendend verstehen. Sie und wir von **‚DB mit Pfiff'.**
In **‚DB mit Pfiff'** erleben Sie die neue Welt der Eisenbahnen: Berichte aktuell! Reportagen spannend! Bilder sagenhaft! Alles in modernen Formen und Farben:

Aber **es dampft trotzdem** in ‚DB mit Pfiff'! Wir brechen eine Lanze für die Dampfloks. Bei uns lernen Sie Dampfveteranen kennen, die nur Großvater noch in schwacher Erinnerung hat.
Spaß beiseite: Wir wissen, daß Sie ein Dampflokfreund sind. Wir auch! — Darum werden wir uns gut verstehen! Verbindendes Motto: Tradition muß sein, sonst hängt alles in der Luft. Aber der Fortschritt marschiert! Man muß ihm auf den Fersen bleiben. (Und das tun wir. In jeder Nummer!) — Ist das auch Ihre Devise?

Ja? — Voilà — unsere auch! Wir sind sicher: **‚DB mit Pfiff' ist genau die richtige Zeitschrift für Sie! —**

‚DB mit Pfiff' erscheint fünfmal jährlich. Jedes Heft hat 24 Seiten, 1/2 vierfarbig. Jahresabonnement DM 2,70. Sie erhalten somit 120 Seiten interessante Eisenbahn-Lektüre **für nur DM 2,70 insgesamt** einschließlich Zustellgebühr direkt ins Haus! — Die erste Nummer d. J. ist Anfang März herausgekommen.

Bestellungen für 1969 unter Voreinsendung dieses Betrages baldmöglichst an den SENATOR-VERLAG, 6 Frankfurt/Main, Oberlindau 102, Postscheckkonto Frankfurt Nr. 226 41. (Überweisung gilt als Bestellung; bitte nicht extra schreiben.)

DB mit Pfiff

Besuchen Sie das

VERKEHRSMUSEUM NÜRNBERG

Lessingstraße 6. 5 Minuten vom Hauptbahnhof

Eisenbahn- und Postabteilung. Lokomotiven und Wagen in Originalgröße und in Modellen von den Anfängen der Eisenbahn bis heute. Modellbahnanlagen. Bibliothek und Leseräume. Briefmarkensammlung der Postabteilung mit 40 000 Postwertzeichen aus allen Ländern der Erde.

Geöffnet: Montag bis Samstag von 10 bis 16 Uhr, Sonntag von 10 bis 13 Uhr. Eintritt: Erwachsene 0,50, Schüler 0,30, Schulklassen 0,20 DM.

Die Veröffentlichungen der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e. V.

Emil Kessler 1813—1867

Ausstellungskatalog erschienen zur Gedächtnisschau der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V. in Karlsruhe 1967.

120 Seiten, 16 Abb., 1 Farbtafel, Format DIN A 5, kart. 10,80 DM
(Vorzugspreis 7,80 DM für Mitglieder der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte und des Deutschen Eisenbahn-Vereins)

Beschreibung der Ausstellungsstücke, Literaturangaben und Zeittafeln. Zur Einführung: „Zum Leben und Werk Emil Kessler" von W. Distelbarth. Mit umfangreichen Listen: Die unter der Leitung Emil Kesslers in Karlsruhe und Eßlingen gebauten Lokomotiven (über 800!). Die bis zur Liquidation der Maschinenfabrik Carlsruhe angeschafften Lokomotiven der Badischen Staatsbahn. Die bis zum Tode Kesslers angeschafften Lokomotiven der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen. Über den aktuellen Anlaß hinaus ein Nachschlagewerk über das Schaffen eines der bedeutendsten Unternehmer und Konstrukteure.

Schallplatte „T 3, IV h und Malletlok"

Tondokumente von Studienfahrten 1967 der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte.

17-cm-Langspielplatte, 45 U/min., 16seitige Textbeilage mit Geschichte der Strecken und 12 Abbildungen, 8,80 DM.
(Vorzugspreis 6,60 DM für Mitglieder der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte und des Deutschen Eisenbahn-Vereins)

Lokomotive Nr. 14 der Südwestdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft mbH vor dem Sonderzug am 1. Oktober 1967. Abfahrt in Wiesloch-Walldorf, Besuch in Waldangelloch, Streckenaufnahmen. Schnellzuglokomotive 18 323 der DB vor Sonderzug Nürnberg—Frankfurt/Main am 22. Oktober 1967. Anfahrt auf der Spessartstrecke nach Halt vor dem Anfahrtssignal des Bahnhof Wiesthal. Schmalspur-Lokomotive Nr. 105 der Mittelbadischen Eisenbahnen AG, Bauart Mallet. vor Sonderzug von Zell nach Todtnau. Vorbeifahrt in der Nähe der Station Schönau.

Jahrbuch für Eisenbahngeschichte Band 1/1968

123 Seiten, 100 Abbildungen, Kunstdruckpapier, Format DIN A 4, kart. 19,80 DM
(Vorzugspreis 14,80 DM für Mitglieder der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte und des Deutschen Eisenbahn-Vereins)

Aus dem Inhalt:
Wolfgang Stoffels: Fünfzig Jahre Dampfturbinen-Lokomotiven (alle ausgeführten Maschinen und Projekte aus Europa und Übersee, aus Deutschland T 18 1001, T 18 1002, T 38 3255 u. a.).
Heinz Sturm: Die Entstehung der Murgtalbahn zum 100jährigen Jubiläum des ersten Abschnitts Rastatt—Gernsbach am 1. Juni 1969.
Hellmuth Fröhlich: Deutsche Lokomotiven in Österreich. (Alle irgend nur feststellbaren Lokomotiven, die von der Zeit des ersten Weltkrieges bis 1938 und von 1945 bis heute in Österreich waren bzw. sind, werden aufgeführt, unter Einschluß der österreichischen Privat- und Industriebahnen.)
Seidel/Horn/Eckert: T 3, IV h und Malletlok. Bericht über die Studienfahrten der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte im Jahre 1967.

Alleinvertrieb

VERLAG WOLFGANG ZIMMER · 6239 EPPSTEIN IM TAUNUS

Postfach 13 · In den Amtmannswiesen · Telefon (06198) 8394

Direktverkauf aller Veröffentlichungen bei den Studienfahrten und in den Historischen Dampfzügen Achern - Ottenhöfen.

bahn nahm den Abschnitt Meßkirch - Stockach am 3.2.1870, Stockach - Radolfzell am 20.7.1867 in Betrieb.
Der Bau der Strecke Radolfzell - Donaueschingen durch die Badische Staatsbahn wurde durch die Gesetze vom 7,5.1858 und 24.7.1862 beschlossen, die Eröffnung erfolgte am 15.6.1863 von Radolfzell bis Singen; am 6.9.1866 von Singen bis Engen und am 15.6.1868 von Engen bis Donaueschingen.

Für die Strecke Immendingen - Tuttlingen wurde am 18.2.1865 ein Vertrag zwischen Baden und Württemberg geschlossen, der Bau erfolgte aufgrund des Gesetzes vom 13.8.1865 durch die Württembergische Staatsbahn, die Inbetriebnahme am 26.7.1870.

Von Sigmaringen aus baute die Württembergische Staatsbahn gemäß dem Gesetz vom 22.3.1873 die Strecke nach Balingen, die am 4.7.1878 eröffnet wurde.

Jetzt klaffte noch die Lücke zwischen Inzigkofen und Tuttlingen, die insbesondere den militärischen Stellen nicht gefiel. Im Zusammenhang mit dem Bau der strategischen Umgehungsbahn von Weizen nach Hintschingen wurde dann auch der Weiterbau der Bahn im oberen Donautal beschlossen. Württemberg und Preussen schlossen am 15.6.1887 einen Staatsvertrag ab, den Bau der Strecke übernahm die Württembergische Staatsbahn gemäß dem Gesetz vom 7.6.1887. Die Eröffnung des 37,08 km langen Teilstücks von Inzigkofen nach Tuttlingen erfolgte am 27.11.1890.

2. Tuttlingen - Singen

Um das zeitraubende und kostspielige "Kopfmachen" der Züge von Tuttlingen nach Singen in Immendingen zu beheben, baute die Deutsche Reichsbahn den 8,21 km langen Abschnitt von Tuttlingen nach Hattingen und eröffnete ihn am 15.5.1934. Grundlage für den Bau der Strecke war ein Vetrag zwischen Württemberg und Baden vom 24.2.1927 und eine Verfügung der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn vom 31.3.1927. Im Verlauf der Strecke ist der 13 m hohe und 175 m lange 5-bogige Gewölbe-Viadukt kurz vor Hattingen bemerkenswert.

3. Singen - Schaffhausen - Waldshut

Eine besondere Stellung nehmen seit je her die über Schweizer Gebiet führenden deutschen Bahnlinien in den Kantonen Basel-Stadt und Schaffhausen ein.
Der Bau und Betrieb der Strecke Basel - Singen - Konstanz ist in dem badisch-schweizerischen Staatsvertrag vom 27.7.1852 verankert, der auch heute noch seine Gültigkeit hat. Zwar sind einzelne Punkte inzwischen überholt und andere kamen im Laufe der Jahrzehnte neu hinzu, im Prinzip ist aber der Vertrag unverändert.
Der Staatsvertrag gestattete Baden im Artikel 1, daß die Linie " in ihrer Gesamtheit zwischen Mannheim und dem Bodensee als eine einzige, ununterbrochene Hauptbahn fortgeführt werde". Die Schweiz gestattete im Artikel 9 einen ungestörten und unbehinderten Betrieb, Baden mußte sich verpflichten diesen Betrieb auf eigene Kosten durchzuführen und alle erforderlichen Anlagen zu erstellen.
Unter der Leitung von Robert Gerwig (1820 - 1885) wurde die Strecke Basel - Waldshut - Schaffhausen - Singen - Konstanz geplant und gebaut. Schon am 20.2.1855 eröffnete die Badische Staatsbahn den Bahnhof in Klein-Basel, die Strecke von Basel bis Säckingen folgte am 4.2.1856, die Fortsetzung bis Waldshut am 30.11.1856.
Um die Weiterführung nach Singen entstanden erhebliche Meinungsverschiedenheiten, da die Schaffhauser Behörden und Baden über die gümstigste Streckenführung gegenteiliger Ansichten waren. Die Streitigkeiten drehten sich hierbei lediglich um den Abschnitt Waldshut - Schaffhausen, da man sich über die Trassenführung Schaffhausen - Singen schnell geeinigt hatte. Nach beinahe 3 Jahre dauernden Wortgefechten ob die Bahn durch das Wangental über Jestetten oder durch den Klettgau über Neunkirch nach Schaffhausen geführt werden soll, wurde endlich am 30.12. 1858 der Vertrag für die jetzige Trasse unterschrieben, die 29 km über schweizer Territorium führt.

Am 13.7.1863 nahm die Badische Staatsbahn die Strekke Waldshut - Schaffhausen - Singen - Konstanz in Betrieb und damit war die 414 km lange Badische Hauptbahn zur Gänze fertig. Der badische Eröffnungs-

zug wurde in Erzingen mit 22 Salutschüssen ampfangen.
Als einziger Abschnitt wurde Schaffhausen - Beringen doppelgleisig ausgebaut; denn die 7 km lange Strecke hat mit 1:63 die größte Neigung der gesamten Badischen Hauptbahn und machte schon zeitig den Einsatz von Vorspann- bezw. Schiebelok erforderlich. Schaffhausen - Singen wurde 1908 doppelgleisig ausgebaut, Basel - Grenzacher Horn 1913. Mit der damaligen vielgeschmähten badischen Großzügigkeit wurden beim bau der Strecke die Tunnels und die Brückenfundamente für das zweite Gleis vorgesehen.
Außer dem Bahnhof Schaffhausen sind alle Bahnhöfe mit deutschen Signalen ausgerüstet, der Betrieb wird nach deutschen Vorschriften durchgeführt. Die DB ist für den Unterhalt aller Anlagen verantwortlich und mußte auch die Gleisneubauten einschließlich Tunnel bei Herblingen bezahlen. An den Kosten für die Um- und Erweiterungsbauten des Bf. Schaffhausen in den Jahren 1930/1931 wurde die Deutsche Reichsbahn mit 48 % beteiligt.

4. Oberlauchringen - Weizen - Hintschingen

Mit dem Gesetz vom 16.4.1870 wurde der Bau einer bahn von Oberlauchringen über Weizen nach Donaueschingen durch die Badische Staatsbahn beschlossen. Die als Wutachtalbahn bezeichnete Strecke sollte in Stühlingen eine Abzweigung über Schleitheim nach Beringen bekommen. In die Wutachtalbahn setzte man große Hoffnungen und sah sie als nördlichen Zubringer zur Gotthardbahn an; denn damals stand auch der Bau der Strecke Bülach -Lottstetten - Schaffhausen zur Debatte und man erwog daher die Querverbindung von Stühlingen zur Bülach - Schaffhausener Bahn.
Gewisse Einflüsse hatte sicherlich auch die am 18.8.1859 eröffnete Rheinbrücke bei Waldshut, die erstmals eine Schienenverbindung von Deutschland zur Schweiz schuf.
Der Bau der Wutachtalbahn stand unter keinen guten Zeichen; denn schon unterhalb von Stühlingen setzten sich die Erdmassen in Bewegung und drückten die Gleise in die Höhe. Der vorgesehene Eröffnungstermin konnte nicht eingehalten werden, und erst am 22.4.1875 fuhr der erste Zug nach Stühlingen, am 15.10.1876 dann nach Weizen. Die weiteren Bodenun-

tersuchungen ergaben für den Weiterbau die denkbar ungünstigsten Ergebnisse: Das Wutachtal hinter Grimmelshofen ist eng und zerklüftet, die Felsen hängen zum Teil über, Gipsmergel und Ton bei Achdorf neigen zum Rutschen, das Gelände erfordert tiefe Einschnitte und kostspielige Kunstbauten. Die Badische Staatsbahn gab daraufhin den beinahe ausweglosen Kampf mit den rutschenden Erdmassen auf und damit endete ein großes Projekt als Stichbahn in Weizen.

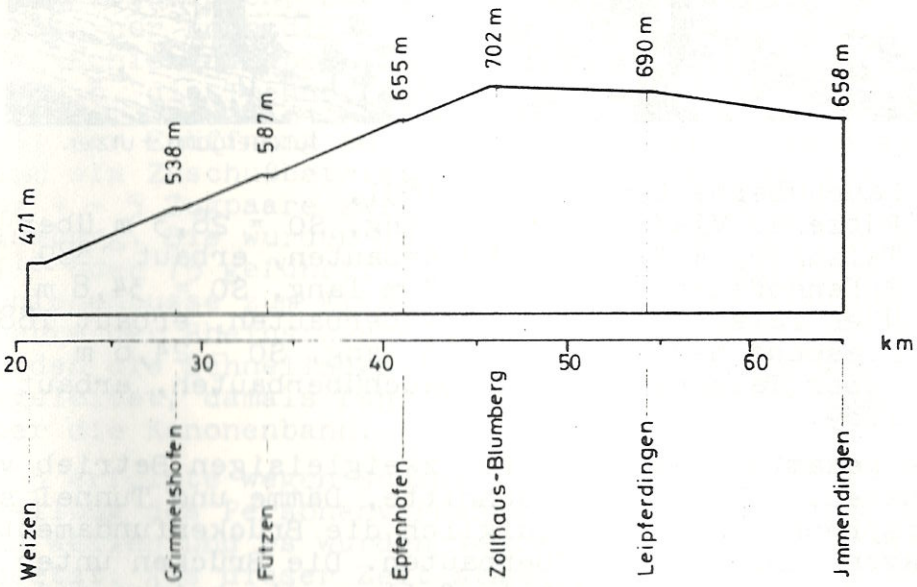
Im Interesse der Landesverteidigung (Umgehung von Schweizer Gebiet) forderte Preussen den Umbau und den Neubau von Bahnstrecken in Baden. Die Verträge darüber wurden am 11.3.1887 abgeschlossen, Preussen übernahm dabei 95 % der Kosten für die Neubaustrecken in Südbaden. Es handelte sich hierbei

1. um die Strecke Weil - Lörrach, 6 km
2. um die Strecke Schopfheim - Säckingen, 16 km
3. um die Strecke Weizen - Hintschingen, 41 km

Die Baukosten der drei Strecken betrugen 35 Millionen Mark, wovon ein nicht geringer Teil auf die Wutachtalbahn entfiel, die damit zu einem bis heute unübertroffenen Meisterwerk wurde. Die geforderte Höchststeigung von 1: 100 und von Kurvenradien nicht unter 350 m Radius machten eine derart künstlich verlängerte Linienführung erforderlich, daß bei einer Luftlinienentfernung von rd. 9500 m zwischen Weizen und Zollhaus-Blumberg allein die Länge der 6 Tunnel 4562 m beträgt.
Der Große Stockhaldetunnel wurde nach dem Muster der Gotthard-Kehrtunnel im Tessin erstellt, er ist der einzige Kehrtunnel in Deutschland und mit einem Durchmesser von rund 700 m die größte je gebaute Schlinge.
Die Bauleitung, ihr unterstanden zeitweise allein 6500 italienische Arbeiter, führte einen dauernden Kampf mit dem rutschenden Gelände. Der Biesenbach-Viadukt liegt hierbei in einem besonders gefährdetem Hang und muß ständig überwacht werden. Auch die Tunnels wurden immer wieder durch das in Bewegung befindliche Gebirge beschädigt. So schiebt z.B. das Gebirge am oberen Portal des Wendetunnel im Weiler und zerrt etwa 50 m des Tunnel mit sich.

Die Strecke Weizen - Zollhaus-Blumberg heute

Bahnlänge 25,6 km, kleinster Radius 350 m, maximale Neigung 1:100 (10 %o), durchschnittliche Neigung 1:111 (9 %o),



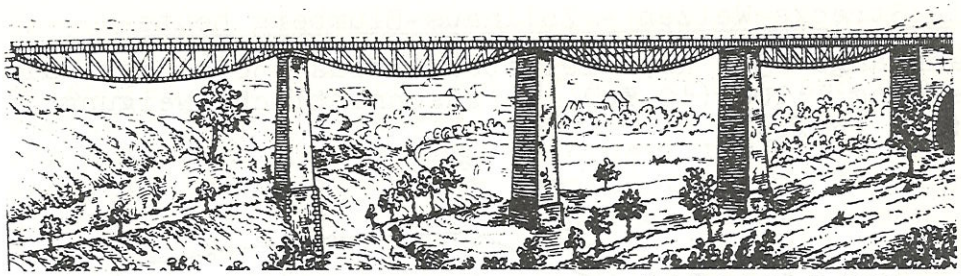
Höhenplan des Abschnitts Weizen - Jmmendingen

6 Tunnel von zusammen 4562 m Länge

1. Wendetunnel im Weiler, 1205 m lang, 350 m Radius, erbaut 1887-1889,
2. Tunnel bei Grimmelshofen, 225 m lang, Radius 350 m und 385 m, erbaut 1887 - 1889,
3. Kleiner Stockhaldetunnel, 87 m lang, Radius 350 m und 400 m, erbaut 1887-1889,
4. Großer Stockhaldetunnel, 1700 m lang, Radius 350 m, erbaut 1887-1889,
5. Tunnel am Achdorfer Weg, 540 m lang, Radius 500 m und 400 m, erbaut 1887-1889,
6. Buchbergtunnel, 805 m lang, Radius 350 m und 450 m, erbaut 1887-1890.

4 Brücken von zusammen 798,5 m Länge

1. Wutachbrücke, 112,5 m lang, Radius 351 m, Schienenoberkante (SO) 28,6 m über Talsohle, 3 Fisch-



Talübergang Fützen

bauchüberbauten, erbaut 1891,
2. Fützener Viadukt, 158 m lang, SO = 28,3 m über Talsohle, 4 Fischbauchüberbauten, erbaut 1889
3. Epfenhofener Viadukt, 272 m lang, SO = 34,8 m über Talsohle, 8 Fachwerküberbauten, erbaut 1889
4. Biesenbach-Viadukt, 256 m lang, SO - 24,6 m über Talsohle, 7 Fischbauchüberbauten, erbaut 1889.

Die gesamte Trasse ist für zweigleisigen Betrieb vorgesehen, d.h. alle Einschnitte, Dämme und Tunnel sind entsprechend breit, lediglich die Brückenfundamente tragen eingeleisige Überbauten. Die Brücken unter 1. und 2. haben Sandsteinpfeiler, die beiden anderen haben Fachwerkpfeiler. Nach Augenschein ist der Oberbau in guten Stand, die 22 m Schienen liegen auf Holz- oder Stahlschwellen und haben z.T. versetzte Stöße; im Bereich des Gr. Stockhaldetunnel liegen geschweißte Schienen auf 1962 eingebrachten Holzschwellen. Besonders erwähnt sei der Stuhlschienenoberbau im Buchbergtunnel, der in Deutschland einzig sein dürfte. Entgegen der üblichen Befestigungsart werden die Schienen in gußeisernen Stühlen durch auf der Außenseite der Schiene eingeschlagene Hartholzkeile gehalten. Die Schienenstühle werden auf den Schwellen durch je zwei versetzt angeordnete Holzdübel und Stahlstifte gehalten.
Die Bahnhöfe Grimmelshofen, Fützen und Epfenhofen haben lange Ausweichgleise und sind vollständig mit betriebsfähigen Ein-und Ausfahrsignalen versehen, z.T. sind Vorsignale vorhanden. Ebenso stehen alle Vorsignalbaken, Vorsignaltafeln, Schneepflugtafeln usw.
Die Weichen werden zentral von den jeweiligen Empfangsgebäuden aus bedient, die, wie auch die Bahn-

wärterhäuser z.T. bewohnt.

Im Gegensatz zu dem Zustand der Bergstrecke steht der Abschnitt Oberlauchringen - Weizen: in den Bahnhöfen Ofteringen, Eberfingen, Stühlingen und Weizen stehen nur noch die Signalmaste ohne Flügel, die 12m -Schienen haben zum größten Teil fliegende Stöße (d.h. die Trennfuge liegt zwischen zwei Schwellen)

Seit der Eröffnung am 20.5.1890 war die Wutachtalbahn ein Zuschußbetrieb; denn es verkehrten täglich nur 4 - 5 Zugpaare zwischen Weizen und Zollhaus-Blumberg. Sie wurden von Lokomotiven der Baureihen 57^{10} oder 75 geführt. Nach 1950 kamen dann auch Schienenbusse zum Einsatz. Während einer 8 tägigen Sperre der Rheinstrecke um die Jahreswende 1947/48 wurden die Schnellzüge über Immendingen und Weizen umgeleitet, damals fuhr erstmals auch ein FD-Zug über die Kanonenbahn.

1955 erfolgte wegen Schäden an den Tunneln die Einstellung des Personenverkehrs zwischen Zollhaus-B. und Weizen und es wurden Schienen-Straßenbusse eingesetzt. Aus dieser Zeit stammt der Vers:

"Willst Du was erleben ? Tu's,
Fahre mit dem Schi-Stra-Bus
Von Immendingen nach Weizen,
Es wird Dich danach nicht mehr reizen !"

1958 wurde dann auch noch der Güterverkehr eingestellt und es schien, daß die Strecke dem Verfall preisgegeben wird.

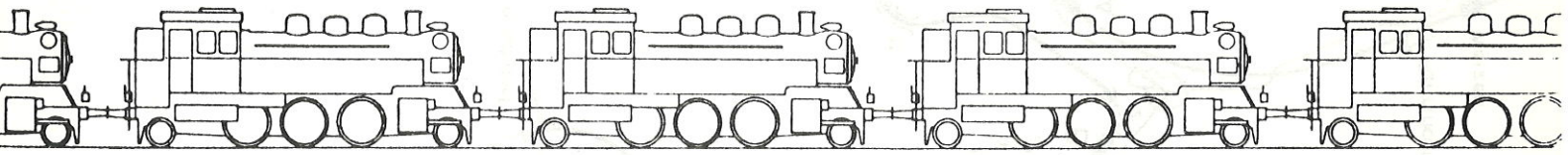
1962 jedoch begann man aus Mitteln des Verteidigungshaushaltes mit Erneuerungsarbeiten, die bis 1964 dauerten. Den damals vorgenommenen Arbeiten ist es zu verdanken, daß am 13. und 14.9.1969 die Sonderzüge die Strecke überhaupt befahren können. Im Verlauf der Arbeiten wurden insbesondere die zum Teil stark beschädigten Tunnels repariert.

Strategische Überlegungen schufen im Mittelgebirge eine Hochgebirgsstrecke mit Hauptbahncharakter, die nie aus einem Nebenbahndasein herauskam. Gleichzeitig ist diese relativ unbedeutende Strecke Deutschlands interessanteste Bahnlinie.

Technische Hauptdaten der Baureihen 003 und 038

Baureihe		003	038 (pr. P 8)
Bauart		2'C1'h2	2'C h2
Zylinderdurchmesser		570	575
Kolbenhub		660	630
Treib-u.Kuppelraddurchm.	mm		1750
Laufraddurchmesser vorn	mm	850	1000
Laufraddurchm. hinten	mm	1250	-
Bauart der Steuerung		Heusinger	
Kesselüberdruck	kp/cm^2	16	12
Anzahl der Heizrohre		84	123
Heizrohrdurchmesser	mm	70x2,5	51x2,5
Anzahl der Rauchrohre		20	26
Rauchrohrdurchmesser	mm	171x4,5	133x4
Rohrlänge zw.d.Wänden	mm	6800	4700
Rostfläche	m^2	3,97	2,58
Rostlänge x -breite	m	2,6x1,5	2,6x0,97
Strahlungsheizfläche	m^2	16,10	14,47
Rauchrohrheizfläche	m^2	69,22	47,99
Heizrohrfläche	m^2	116,64	83,54
Verdampfungsheizfläche	m^2	291,96	146,00
Überhitzerheizfläche	m^2	70,00	58,90
Achsstand d. Treibachsen	mm	4500	4580
gesamter Achsstand (L+T)	mm	19 155	15 665
Länge über Puffer (L+T)	mm	23 205	18 592
Leergewicht (L+T)	Mp	118,9	93,7
Reibungsgewicht	Mp	53,00	51,6
Dienstgew.m.2/3 Vorrat	Mp	154,8	120,2
Wasservorrat	m^3	30	21,5
Kohlenvorrat	t	10	7
Indizierte Leistung	PS	1980	1180
V max vorw./rückw.	km/h	130/50	100/50
Erster Beschaffungspreis	M	185 500	92 600

Angaben für Baureihe 003 mit Tender 2'2'T30 (03 001 - 03 122), für Reihe 038 mit Tender 2'2 T21,5 pr (Fachwerkdrehgestelle) nach DV 939a.



Werte Mitglieder, werte Gäste,

für Ihr Interesse an der Fahrt durchs Donautal und den Schwarzwald danken wir Ihnen sehr. Anbei überreichen wir Ihnen die aufgrund Ihrer Anmeldung bestellten Unterlagen.
Bei Vorlage der Sonderzugkarte gewährt die Deutsche Bundesbahn eine Anschlußermäßigung von 50 % auf 200 km zur Anreise nach Ulm.
Auf der Rückseite der Fahrkarte finden Sie eine Wagennummer, Bitte, nehmen Sie unbedingt in diesem Wagen Ihren Platz ein, da der Zug sehr gut besetzt ist. Die Plätze in den einzelnen Wagen sind nicht numeriert. Freifahrtscheine oder Personalfahkarten der DB haben im Sonderzug keine Gültigkeit, zusätzliche Fahrkarten können Sie notfalls bei der Reiseleitung im Sonderzug haben. Sie finden diese im Büffetwagen.

Wagen 1	ab Ulm Hbf	Wagen 4	ab Tuttlingen und Reserveplätze ab Ulm Hbf
Wagen 2	ab Ulm Hbf		
Wagen 3	ab Ulm Hbf	Wagen 5	ab Ulm, Wagen 6 nach Bedarf ab Ulm.

Triebfahrzeuge:

Ulm Hbf - Singen /Htw	BR 003	Bw Ulm
Singen/Htw - Oberlauchringen	BR 050	Bw Radolfzell
Oberlauchringen - Tuttlingen	BR 038	Bw Rottweil
Tuttlingen - Ulm Hbf	BR 003	Bw Ulm

Fahrplan:

	an	ab	
Ulm Hbf	-	8.35 Uhr	Anschluß D 205, D 461, D 665
Inzigkofen	9.48 Uhr	10.00 Uhr	Fotohalt, Kreuzung E 587
Tuttlingen	10.37 Uhr	10.39 Uhr	Zusteigehalt
Hattingen	10.48 Uhr	11.00 Uhr	Fotohalt
Singen/Htw.	11.22 Uhr	11.35 Uhr	Lokwechsel
Oberlauchringen	12.18 Uhr	12.50 Uhr	Lokwechsel, Zug zusammenstellen
Lausheim-Blumegg	13.20 Uhr	13.30 Uhr	Fotohalt, Zug zieht vor bis km 24,2
km 24,20	13.35 Uhr	13.40 Uhr	Fotohalt
Grimmelshofen	13.45 Uhr	14.00 Uhr	Fotohalt
Fützen	14.15 Uhr	14.55 Uhr	Fotohalt, Zug setzt zurück
km 32,40	14.30 Uhr	14.35 Uhr	
km 36,40	15.05 Uhr	15.15 Uhr	Fotohalt und Zusteigehalt
km 40,00	15.25 Uhr	16.30 Uhr	Fotohalt, Zug zieht vor bis km 44,0
km 44,00	15.50 Uhr	16.00 Uhr	
Zollhaus-Blumberg	16.40 Uhr	16.50 Uhr	Fotohalt
Immendingen	17.15 Uhr	17.29 Uhr	Zug wird getrennt
Tuttlingen	17.38 Uhr	17.48 Uhr	Lokwechsel
Ulm Hbf	20.01 Uhr	-	

Bitte, beachten Sie zu dem Fahrplan die Angaben auf der Rückseite des Blattes.

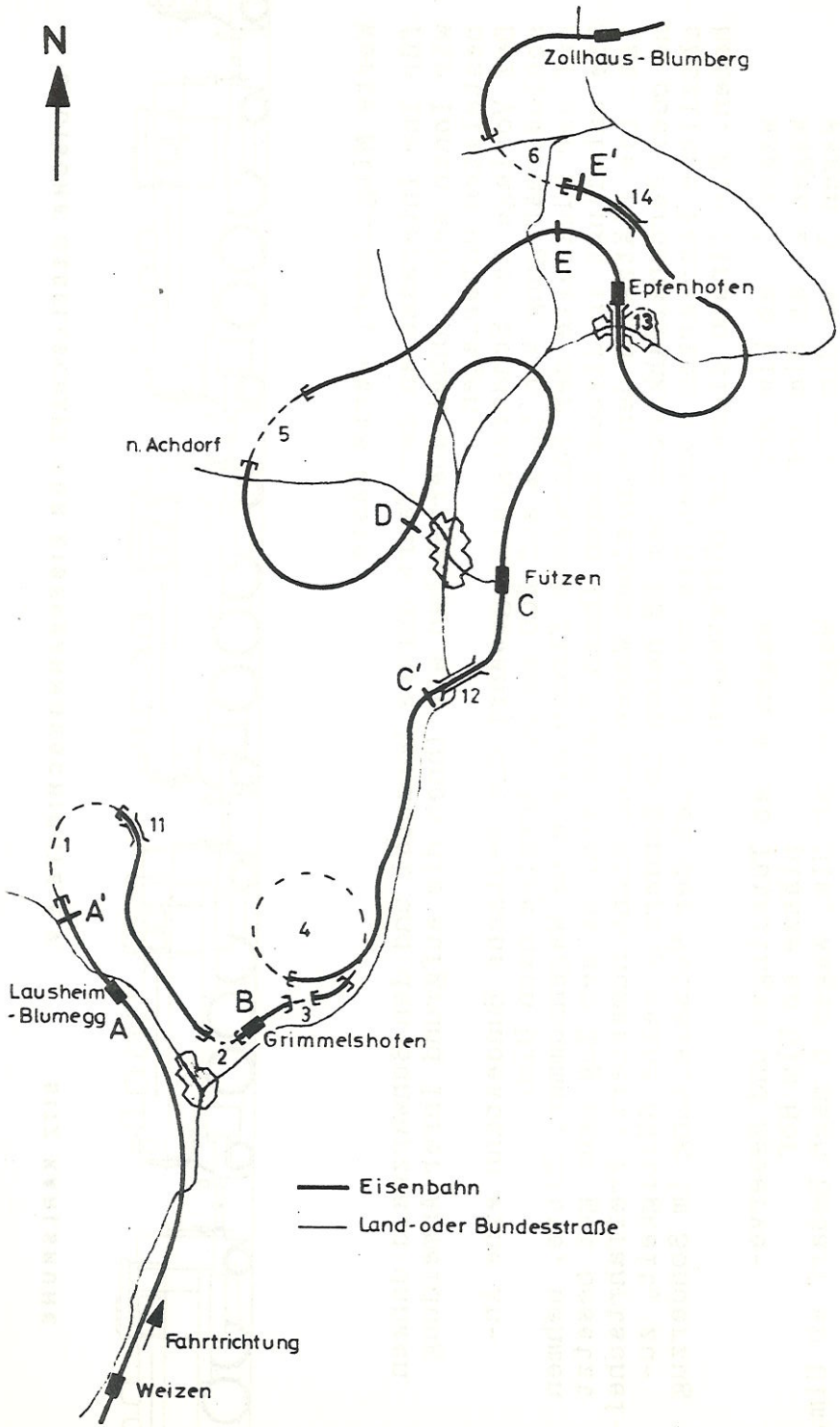
Teilnehmer der Studienfahrt, die sich nicht nach den Anordnungen des Bahnpersonals richten oder Hinweise der Reiseleitung nicht befolgen bezw. durch ihr Verhalten den Bahnbetrieb gefährden oder den Ablauf der Studienfahrt hemmen, müssen mit dem sofortigem Ausschluß von der Weiterfahrt rechnen. Im Interesse eines geregelten Ablaufs bitten wir um Ihr freundliches Verständnis.

Wir wünschen Ihnen eine gute Anreise nach Ulm und eine erlebnisreiche Fahrt durchs Donautal und über die Sauschwänzlebahn.

Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V.
Für den Vorstand:

Theodor Horn

(Theodor Horn)



Verlauf der Fahrt auf dem Abschnitt Weizen - Zollhaus-Blumberg.

A - A' Zug hält um 13.20 Uhr im Haltepunkt Lausheim-Blumegg und fährt um 13.30 Uhr weiter bis km 24,2 (unmittelbar vor dem Portal des "Kehrtunnel im Weiler") Einsteigen nur von rechts, Weiterfahrt um 13.40 Uhr

B Zug hält um 13.45 Uhr im Bahnhof Grimmelshofen (vor dem Ausfahrsignal N 1), Aus- und Einsteigen nur rechts. Weiterfahrt um 14.00 Uhr.

C - C' Zug hält um 14.15 Uhr im Bahnhof Fützen und setzt um 14.25 Uhr über den Viadukt zurück bis km 32,4. An diesem Punkt darf nicht ein- oder ausgestiegen werden, das Betreten des Viaduktes ist streng verboten. Zug fährt um 14.40 Uhr wieder in den Bahnhof Fützen ein, Weiterfahrt um 14.55 Uhr.

D. Zug hält um 15.05 Uhr in km 36,4 (Schiebelok hinter dem Bahnübergang), Weiterfahrt um 15.15 Uhr. Aus- und Einsteigen rechts. Fotografen und Filmer können zu Fuß vom Bahnhof Fützen über Landstraße zu km 36,4 gehen und dort wieder zusteigen.

E - E' Zug hält um 15.25 Uhr am Einfahrsignal A des Bf. Epfenhofen, Aussteigen nur rechts, und zieht um 15.40 Uhr über Epfenhofen- und Biesenbach-Viadukt bis km 44 vor (Südportal des Buchbergtunnel). Zug setzt um 16.00 Uhr wieder zurück bis Einfahrsignal A (km 40,0) und trifft dort um etwa 16.10 Uhr ein. Einsteigen rechts. Weiterfahrt um 16.30 Uhr.

1	Kehrtunnel im Weiler	1205 m lang
2	Tunnel bei Grimmelshofen	225 m lang
3	Kl. Stockhaldetunnel	86 m lang
4	Gr. Stockhaldetunnel	1700 m lamg
5	Achdorfer Tunnel	540 m lang
6	Buchberg-Tunnel	805 m lang

11	Wutachbrücke
12	Fützener Viadukt
13	Epfenhofener Viadukt
14	Biesenbach Viadukt